



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

19. 08. 2009

OR-03.0057-3101/09

Kraków,

Pan
Włodzimierz Pietrus
Radny Miasta Krakowa

W odpowiedzi na Pana interpelację zgłoszoną pomiędzy sesjami Rady Miasta Krakowa w dniu 31 lipca 2009 r. w sprawie linii kolejowej od ul. Mogilskiej do Czyżyn, uprzejmie informuję:

Bocznice kolejową obsługującą Elektrociepłownię Kraków S.A. oraz zakłady tytoniowe Philip Morris Polska S.A. cechuje duże zróżnicowanie stanu własności. Na odcinku do ul. Mogilskiej teren boczniczy jest własnością Skarbu Państwa we władaniu Polskich Kolei Państwowych. Odcinek od ul. Mogilskiej do al. Pokoju stanowi współwłasność Skarbu Państwa i innych osób prawnych, w tym m.in. Gminy Kraków. Na odcinku od al. Pokoju do ul. Ciepłowniczej i dalej wzdłuż ul. Na Załęczu zdecydowana większość terenu boczniczy jest własnością Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym firmy ARGE Nieruchomości Sp. z o.o. Na tym odcinku użytkownikiem wieczystym jest również Elektrociepłownia Kraków S.A. oraz Polskie Koleje Państwowe. Końcowy odcinek w rejonie ul. Sołtysowskiej do zakładów tytoniowych Philip Morris Polska S.A. stanowi współwłasność Skarbu Państwa oraz osób fizycznych i prawnych. Z informacji posiadanych przez Wydział Geodezji Urzędu Miasta Krakowa wynika, że w obrębie przedmiotowej linii należy liczyć się z nieuregulowanymi stanami prawnymi związanymi z prawami osób fizycznych jak i prawnych.

Wspomniana przez Pana Radnego inwestycja drogowa w rejonie ul. Ostatniej stanowi projektowane przedłużenie tej ulicy do ul. Mogilskiej. Przebieg planowanej drogi nie koliduje z łącznicą kolejową biegnącą do Elektrociepłowni Kraków S.A.

W dotychczas przeprowadzanych przez Biuro Infrastruktury Miasta analizach funkcjonalno-ruchowych brano było pod uwagę wykorzystanie dla celów przewozów pasażerskich linii kolejowej Kraków Mydlniki – Podłęże (przebiegającej po północnej stronie kombinatu metalurgicznego). Nie była natomiast rozpatrywana sprawa uzupełnienia tej linii o przedłużenie w kierunku centrum Nowej Huty. Biorąc pod uwagę aktualny stan zagospodarowania tego obszaru, plany rozwojowe oraz istniejącą sieć transportu publicznego, wprowadzenie takiego połączenia kolejowego nie wydaje się być zasadne a także budzi wątpliwości z punktu widzenia technicznych możliwości realizacji. Omawiana linia kolejowa znajduje się w zarządzie PKP Polskie Linie kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Krakowie. Miasto nie dysponuje danymi na temat wielkości przewozów, ilości składów jak również stanu infrastruktury technicznej i wyposażenia tej linii. Na linii tej w granicach administracyjnych Krakowa występują dwa kolizyjne skrzyżowania z układem drogowym, tj. w ciągu ul. Blokowej (w rejonie stacji Kraków Lubocza) i ul. Rzepakowej (os. Przylasek Rusiecki). Informuję uprzejmie, że linia ta w jej aktualnym przebiegu jest brana pod uwagę w planach rozwojowych Miasta, jak również w zamierzeniach inwestycyjnych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego jako element systemu Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA). Z przeprowadzonych dotychczas analiz UMWA wynika jednak, że

linia Kraków Mydlniki – Podłęże ma drugorzędne znaczenie dla przewozów pasażerskich i w pierwszej kolejności system SKA powinien być tworzony na połączeniach Krakowa z Wieliczką, Balicami, Krzeszowicami, Bochnią i Miechowem.

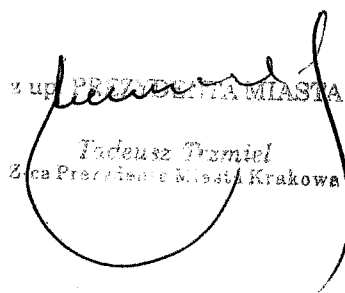
Linia kolejowa Kraków Mydlniki – Balice jest linią jednotorową niezelektryfikowaną. Teren, na którym jest położona stanowi w znacznej części współwłasność Gminy Kraków i Skarbu Państwa. Wykorzystywana jest ona dla obsługi portu lotniczego w Balicach oraz bazy paliw PKN ORLEN. Składy pasażerskie (szynobusy) kursują po niej w odstępach 30-minutowych w godzinach 4.00 - 0.30. Czas przejazdu od stacji Kraków Główny do przystanku Port Lotniczy Balice wynosi 16 do 17 minut. Połączenie obsługiwane jest przez PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Miasto nie dysponuje informacjami na temat jego rentowności i kosztów funkcjonowania.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Regionalny w Krakowie przygotowuje zamówienie publiczne na opracowanie studium wykonalności dla przebudowy połączenia kolejowego Kraków Główny - Balice. Studium powinno dać odpowiedź na pytania dotyczące zasadności rozbudowy linii do dwóch torów, zasadności jej elektryfikacji a także ostatecznej lokalizacji przystanków pasażerskich. W kwestii lokalizacji przystanków z Gminą Kraków współpracuje aktywnie z PKP PLK S.A.

W 2006 roku Gmina Kraków na mocy zawartego wcześniej porozumienia z PKP PLK S.A. finansowała przebudowę oraz instalację urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach kolejowych położonych w ciągu tej linii. Wydatki na ten cel wyniosły ponad 4 mln zł.

Gmina Kraków nie jest aktualnie zaangażowana finansowo w modernizację połączenia Kraków Główny – Balice. Nie wykluczam natomiast w przyszłości takiego zaangażowania poprzez współfinansowanie budowy przystanków pasażerskich lub przekazanie PKP PLK S.A. działek zajmowanych przez linię kolejową. Te kwestie zostaną rozstrzygnięte w drodze porozumienia z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. po ukończeniu wspomnianego wyżej studium wykonalności.

W załączeniu przekazuję ilustrację graficzną potoków ruchu pasażerskiego na sieci transportu zbiorowego w Krakowie prognozowaną na rok 2030 - według opracowania firmy BIT Poznań wykonanego dla potrzeb zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.


Tadeusz Trzmiel
Z-ca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat + załącznik
2. Biuro Infrastruktury Miasta
3. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu
4. Wydział Skarbu Miasta
5. Wydział Geodezji
6. Pełnomocnik ds. Ochrony Informacji Niejawnych
7. Biuletyn Informacji Publicznej
8. A/a

